

右の相違が所定寸法よりも大きいときは、運転中の軸箱または棒類の発熱焼損等を起す原因となる。そこで軸箱を仕上げて動輪軸に取付ける前に、現車の主台枠各軸箱守の位置に仮取付けし仕上り(前後および左右の相違)を確認する。これが軸箱仮上げである。軸箱仮上げ作業は重要つぎのとおり行う。

1 軸箱を各軸箱守に取付けクサビをはめ込み軸箱守控を取付ける。

2 各軸箱に心金を取付け心金面が台枠外側面と同一になるよう心金の出入を調整する。

3 パスによって各軸箱受金の中心を心金面に野書きする。

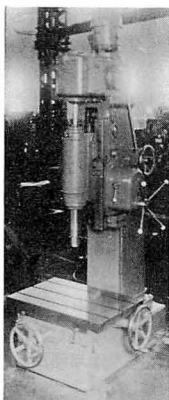
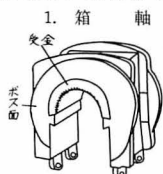
4 主動軸に対する台枠マークを心金上にうつし、これをもととして軸間距離の基本寸法を用いて、各軸箱守に仮取付けされた各動輪軸箱心金面に野書きする。

5 このようにして各心金には台枠心出し基準線をもととした基本寸法による野書きと、軸箱受金中心の野書きの2つが得られる。この2つの野書き線間の距離が $\pm 0.2\text{mm}$ 以内であることを確認する。

蒸気機関車摩耗限度ならびに修繕基準で、主動軸中心線と各動軸中心線との距離の公差は $\pm 0.2\text{mm}$ とする。ただしこの寸法は車入しない状態で測定したものとし、車入後の変化を考慮することと規定されている。(海沼武彦)

じくばこなかぐりばん 軸箱中ぐり盤 (英) box boring machine 蒸気機関車動輪軸箱受金の中ぐりと曲面取り、およびボス面削り(図参照)を行う専門機。主として機関区で使用する

ために計画されたものである。上部に縦型電動機直結の駆動回転装置をもち、中ぐり主軸を回転させる一方、駆動装置の一部から動力を取られた送り装置により、主軸に上下方向の自動送り運動が与えられる。下手前にあるテーブルは加工物(軸箱)を定置させるもので、2つのハンドルにより前後左右にこれを動かして、加工位置を定める。右側にある4本ハンドルは主軸頭を手動で上下させるもの、その後上部にある丸ハンドルは主軸回転数を変えるものである。



2. 軸箱中ぐり盤

主軸の先端にバイトをつけて中ぐり作業を行うが、ボス面削りの場合には特殊の面削り具をこの先端につけ、上下送り運動を停止して行う。中ぐりしうる直径75~220mm、重量2.5tである。(山本 稔)

しけんしゃ 試験車 (英) testing car 内部に各種の計測設備を装置した貨車をいう。使用目的から付けられた名称であって、車両称号規程による事業用貨車に属し、記号は「ヤ」を用いる。これらの試験車のうち自動力を有するものは動力試験車とも称せられ、国鉄では現在4両の動力試験車を保有している。このほか車両用部分品等をとくに現車に取付けて試験するとき、この車両を何々の試験車ともいうこともある。

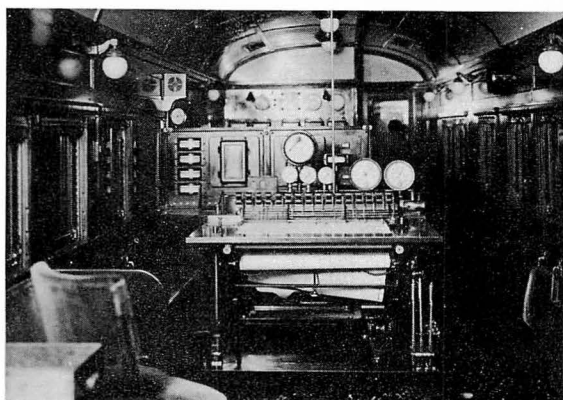
おもな試験車を使用目的から分類するとつぎの5種となる。

1 ダイナモメータ・カー

蒸気機関車・電気機関車の引張棒引張力を、本線走行中に測定する装置を有する車両(マヤ 381)である。1937年に現在の形式にあらためられた。3軸ボギー、全長20m、全重量45tである。室内の区画を図に示す。

補助車輪は試験中だけ線路上に下げ、その回転数により列車速度を求める。このタイヤは円周2mで、回転数に比例して車内の記録台の記録用紙を動かし、速度計をも働かす。

自動連結器の奥に引張力を測定する油圧式引張り測定装置(ダイナモメータ)がある。引張力はピストン内の油圧とピストン面積との積となる。これは車内の記録台(写真)上で記録紙に記録される。また速度と引張力とは引張仕事量積算計によ



2. ダイナモメータ・カー車内記録台

1. ダイナモメータ・カー設計図

